

Aktionäre 24 172 948, Oblig. 454 559 714, 30 jähr. Bonds 529 831, Anleihe der Ges. Bayard 2 437 125, Zahl.-Mandate 405 299, Zs. u. Div. 5 481 597, Amort. 1 701 217, Depos. 25 970 750, Kredit. 23 470 430, R.-F. 4 640 729, ausserord. do. 7 125 108, statut. R.-F. v. 1./7. 1905 516 484, Vortrag a. 1909 9611, Gewinn 2 380 901. Sa. Lire 793 401 743.

Gewinn u. Verlust: Einnahmen: Annuität für das alte Netz 30 000 000, do. für das neue Netz 9 053 690, do. für die Benutzung der Po-Brücke 162 838, do. für die Linie Cerignola Station-Stadt 5299, Zs. auf 3.65% ital. Eisenb. Certifikate 2 352 093, Einnahmen aus in industriellen Unternehmungen investiertem Kapital 4 095 384, Tilg.-Quote der Aktien 105 000, Amort.-Quote für die 3.65% ital. Eisenbahn-Certifikate 470 000, verschied. Einnahmen 384 680, zus. Lire 46 628 984, davon ab: allgem. Zs. 35 333 952, Amort. von Aktien 835 000, do. von Oblig. 5 652 500, Amort.-Quote der Gründungskosten 27 856, Einkommensteuer auf die Einkünfte aus industriellen Anlagen 735 478, Steuern, Abgaben, Bankkommission u. Kotierungskosten 1 028 656, Verwaltungskosten 634 641, bleiben 2 380 901, hierzu Vortrag 9611, insgesamt 2 390 512, hiervon an statut. Res. 119 045, Tant. 80 000, Zirkulationssteuer auf zurückgezahlte Aktien 1854, Rückstell. im Hinblick auf den Prozess wegen des Defizits der Pens.-Kasse 500 000, Lire 4 Super-Div. auf jede unverloste Aktie u. Genussschein 1 680 000, bleibt Vortrag Lire 9613.

Dividenden: 1863—72: 6, 7¹/₁₀, 8, 8, 8, 8, 5, 5¹/₂, 5¹/₂; 1873—82: Je 5%₀; 1883—1910: 6¹/₂, 6¹/₂, 6¹³/₂₀, 6⁴/₅, 7¹/₅, 7¹/₅, 7¹/₅, 7¹/₅, 7¹/₅, 6³/₅, 6³/₅, 6³/₅, 6³/₅, 6³/₅, 6³/₅, 6³/₅, 6³/₅, 6, 6, 6, 6, 6, 6, 6, 6, 6, 6, 5⁴/₅%₀.

Kurs der Aktien Ende 1890—1910: In Berlin: 138, 124.50, 126, 108.20, 121.50, 116.25, 126, 136.25, 136, 133.75, 133.50, 133.75, 134.75, 143.50, 150.50, 144.25, 153.50, 137.75, 132, 136.80, 132.50%₀. — In Frankfurt a. M.: 138.50, 124.10, 125.90, 108.80, 121.50, 118.20, 127.80, 138.50, 138.65, 134, 133.30, 132.60, 134.40, 143, 150.50, 145, 155, 137.10, 132, 137, 132%₀. — Ende 1895—1910: In Hamburg: 118.50, 126.25, 138.25, 136.75, 134, 133.25, 132.50, 134, 143.50, 150.50, 144.75, 154, 137.50, 131.50, 136.50, 132%₀. — Ende 1894—1910: In Leipzig: 122, 116, 125.50, 136.50, 136, 133.25, 134, 132.50. —, 143.50, 150.50, 144.50, 154, 138, 132.50, 136.50, 132%₀. — Eingef. in Berlin 14.5. 1888 zu 159.50%₀, in Frankf. a. M. 22.5. 1889 zu 159.50%₀, in Hamburg 1.3. 1895 zu 124.25%₀.

Direktion: Gen.-Dir.: A. Rossi.

Verwaltungsrat: Präs. Fürst T. Corsini, Vizepräs. Komm. G. Balduino, S. Borgnini.

Zahlstellen: Berlin: Disconto-Ges., Bank f. Handel u. Ind.; Berlin u. Frankf. a. M.: Deutsche Bank; Paris: Société générale de Credit industriel et commercial, Banque de Paris et de Pays-Bas; London: Baring Brothers et Co. Limited; Basel: Speyr & Co.; Genf: Bonna & Co.; Wien: Österr. Credit-Anstalt; ferner in Ancona, Bologna, Florenz, Neapel, Livorno, Mailand, Turin, Rom, Venedig und Palermo.

Italienische Mittelmeer-Eisenbahnen-Gesellschaft

(Società Italiana per le Strade ferrate del Mediterraneo) in Mailand.

Gegründet: Am 8. Juni 1885. Statut v. 16. Juni 1885 geändert am 11. April 1888, genehmigt durch Gesetz v. 20. Juli 1888 und am 26. Nov. 1897, genehmigt durch Dekret v. 24. Febr. 1898, geändert am 26. Nov. 1905. Dauer der Ges. bis 1966.

Zweck: Nach dem neuesten Statut v. 26./11. 1905 bezweckt die Ges. Erwerb von Konzessionen, Bau und Betriebsführung von Eisenbahnen, sowie von Unternehm., die mit der Eisenbahn-Industrie in direktem oder indirektem Zusammenhang stehen. Nach dem Rückkauf seitens der italien. Regierung sind der Ges. verblieben 1) die Linie Porto-Ceresio-Varese 15 km (Konz. bis 24./12. 1981) und 2) die Linie Rom—Viterbo, 97 km (Konz. bis 28./4. 1979). Die Ges. hat sich seit Aufhören ihres urspr. Gesellschaftszweckes an nachstehenden Ges. beteiligt: Ferrovie Secondarie Romane Lire 3 742 000, Eisenbahnmaterialfabrik Carminati & Toselli in Mailand Lire 2 500 000, Società Varesina per Imprese Elettriche Lire 3 672 000, Officine Meccaniche in Rom Lire 1 420 000, Società Elettrica Bresciana Lire 7 720 000, Società Italiana A. E. G. Thomson-Houston Lire 1 313 000, Società delle Ferrovie Nord Milano Lire 7 759 000, Società per le Ferrovie dell' Appennino Centrale Lire 2 800 000. Am 9./7. 1908 erhielt die Mittelmeerbahn die Konzession für den Bau u. Betrieb einer Bahnlinie von Umbertide nach Perugia u. Terni (Centralumbrische Eisenbahn), die 113 km lang ist u. ca. 24 Mill. frs. kostet. Der Staat gibt während der Konzessionsdauer von 70 Jahren einen Zuschuss von Lire 7500 pro km. Der Bauplan für diese Eisenbahn wurde seitens der Mittelmeer-Eisenbahn-Ges. der Regierung im Mai 1910 vorgelegt; sobald die Genehmigung desselben erfolgt ist, wird mit dem Bau sofort begonnen werden. Am 25./1. 1911 erhielt sodann die Ges. die Konzession für die kalabrisch-lukanischen Bahnen mit einer Gesamtlänge von 1271.153 km. Hiervon werden 998 km von der Mittelmeerbahn-Ges. gebaut; 60.143 km baut der Staat und übergibt den Betrieb derselben der Mittelmeerbahn, während die restlichen 213.010 km bereits mit Normalspur bestehen u. durch Legen einer dritten Schiene für die Schmalspur hergerichtet werden sollen. Das Netz wird ergänzt durch die 60 km lange Linie Mileto-Gioia Tauro-Radicena, deren Konzessionserteilung nahe bevorsteht. Das Netz soll in Gruppen von ungefähr 200 km in Abständen von je 2 Jahren erbaut werden u. zwar so, dass die erste Gruppe Ende 1914 u. die letzte Ende 1924 fertiggestellt ist. Die Baukosten des Netzes sind auf 233 Mill. Lire, die Kosten des rollenden Materials auf 16,5 Mill. Lire veranschlagt. Der Staat zahlt eine durchschnittl. Subvention von Lire 11 790